



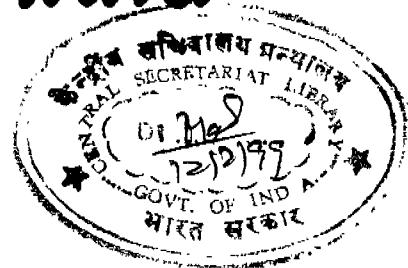
भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं 58]
No. 58]

नई दिल्ली, सोमवार, नवम्बर 23, 1998/अग्रहायण 2, 1920
NEW DELHI, MONDAY, NOVEMBER 23, 1998/AGRAHAYANA 2, 1920

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 नवम्बर, 1998

सं. एम एफ/सी एच पी टी/55/97-टी ए एम पी.— महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा चैन्सी पतन न्यास द्वारा 20 टन से अधिक के पैकेजों पर लगाए गए अतिरिक्त प्रभारों (डेरिक प्रभारों) के बारे में संलग्न अनुसूची के अनुसार एक आदेश पारित करता है।

अनुसूची

द यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्रा०) लि०	आवेदक
बनाम	
चैन्सी पतन न्यास (सी एच पी टी)	गैर-आवेदक

आदेश

(27 अक्टूबर, 1998 को पारित)

यह मामला चैन्सी पतन न्यास द्वारा लगाए गए भारी लिफ्ट प्रभारों के बारे में मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज आफ इंडिया (प्रा०) लि० द्वारा किए गए एक अभ्यावेदन से संबंधित है। आवेदक ने अनुरोध किया है कि 20 टन तक वजन के पैकेजों पर कोई भारी लिफ्ट प्रभार नहीं होना चाहिए, 20 टन से अधिक पर भी यदि पतन की क्रेन का उपयोग न किया जाए तो कोई प्रभार नहीं होना चाहिए और यदि किसी कारणवश प्रभार लगाए ही जाने हों तो यह अधिसूचित भारी लिफ्ट प्रभारों का 10-30% (न कि 50%) का नाममात्र प्रभार होना चाहिए।

2. आवेदक ने तर्क के समर्थन में निम्नलिखित मुद्दे प्रस्तुत किए हैं :—

- (i) 13 टन वजन के पैकेजों पर भारी लिफ्ट प्रभारों से छूट दी गई है। इस निर्धारित सीमा का कोई तर्क नहीं है। 20 अथवा 40 टन भार के कंटेनरों को “भारी लिफ्टों” के रूप में वर्गीकृत नहीं किया गया है। अतः 20 टन तक (न्यूनतम) भार के अन्य पैकेजों को अलग समझने का काई कारण नहीं है।
- (ii) सी एच पी टी की (तिरती) भारी लिफ्ट क्रेन प्रायः खराब अथवा भरम्मत के लिए पड़ी रहती है। प्रचालन के समय भी भारी मांग के कारण यह सरलता से उपलब्ध नहीं होती। यदि जहाजों को पतनों की भारी लिफ्ट क्रेनों की प्रतीक्षा करनी पड़े तो उनके लदान/उत्तराई प्रचालनों में पर्याप्त विलम्ब हो जाएगा।
- (iii) इसलिए आवेदक, पतनों—विशेषतः चैन्सी पतन पर सुचारू प्रचालन के लिए 20 टन से अधिक गियरयुक्त जलयान भाड़े पर ले रहा है। भारी गियरों वाले जलयानों की चार्टर भाड़ा दर बहुत अधिक होती है। इससे आवेदक की प्रचालन लागत अनावश्यक रूप से बढ़ जाती है।

(IV) यदि कार्गों को जलयान के डेरिकों द्वारा भी हैंडल किया जाता है तो भी 'रियायती आधार' पर अधिसूचित क्रेन प्रभारों (तदनुरूपी भार के लिए) का 50% लगाया जाता है। इसे रियायती प्रभार कहा ही नहीं जा सकता है क्योंकि 50% की दर से भी गणना करने पर अत्यधिक राशि बन जाती है। अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर यदि जहाज अपने डेरिक उपयोग करें तो (ऐसे) कोई प्रभार नहीं लगाए जाते। भारत में भी कुछ अन्य महापत्तनों (अर्थात् मुंबई पत्तन) में भारी लिफ्ट क्रेन के उपयोग के लिए अधिसूचित दर के 10% के बराबर कम रियायती दर है और विशाखापत्तनम पत्तन में जब पत्तन की क्रेनें उपयोग न की जाएं तो बिल्कुल भी भारी लिफ्ट प्रभार नहीं हैं।

(V) आवेदक के पास सी एच पी टी के साथ एक वर्थ आरक्षण स्कीम है। जलयान 30 दिन में नियमित रूप से एक बार आता है। आवेदक सी एच पी टी का 1995 से उपयोग कर रहा है और प्रतिवर्ष लगभग 1,00,000 टन भार रजिस्टर करता है। अन्य शब्दों में आवेदक पत्तन का नियमित और बड़ा प्रयोक्ता है जो वाणिज्यिक तौर से किसी महत्वपूर्ण प्रयोक्ता की भाँति बेहतर व्यवहार का पात्र है।

यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि आवेदक एक 'कान्फ्रेन्स मेम्बर' होने के नाते सरकारी कार्गों भी ढोने के लिए बाध्य है। अतः आवेदक के जलयानों की तुलना 'दूसरों' से नहीं की जा सकती जो कभी-कभार पत्तन प्रयोक्ता हो सकते हैं।

(VI) यहाँ यह अवश्य स्वीकार करना होगा कि नियमित मासिक शिख्शूल बनाए रखने के लिए शीघ्र वापसी (टर्न अराउन्ड) अनिवार्य होगी। ऐसे प्रचालनों में विलम्ब को समायोजित करना कठिन हो जाता है और चार्टर की अधिक दरों को ध्यान में रखते हुए विलम्ब से लागतों में बहुत अधिक वृद्धि हो जाती है। यदि भारी लिफ्ट-प्रभार की छूट दे दी जाए तो आवेदक को अधिक सेवा लेने के लिए प्रोत्साहन प्राप्त होगा। यदि ऐसा हो जाए तो ट्रैफिक की वृद्धि होने से सी एच पी टी को अधिक राजस्व प्राप्त होगा और प्रसंगवश प्रचालन लागतों में कमी हो जाने के कारण आयात/निर्यात अधिक प्रतिस्पर्धी बनेगा।

(VII) सी एच पी टी में ग्रेनाइट के निर्यात के लिए कुल मिलाकर भारी लिफ्ट-प्रभार की छूट देने की परम्परा है। फिर ऐसा कोई कारण नहीं कि यह सुविधा आवेदक द्वारा हैंडल किए कार्गों पर नहीं दी जा सकती।

(VIII) भारी लिफ्ट प्रभार सम्भवतः तब लागू किया गया था जब जहाज, भारी वजन हैंडल करने के लिए सज्जित नहीं थे। जहाजों ने अब भारी वजन डेरिकों सहित अपनी सुविधाओं का पूर्णरूपेण आधुनिकीकरण कर दिया है। ऐसा हो जाने से जब पत्तन की क्रेन का बिल्कुल भी उपयोग न किया जाए तो भारी लिफ्ट प्रभार (भले ही रियायती हो) का कोई औचित्य नहीं होगा।

(IX) रोचक बात यह है कि सी एच पी टी परेषितियों से भी अतिरिक्त क्रेन भाड़ा वसूल करता है। दूसरे शब्दों में एक ही सेवा के लिए दोगुना शुल्क है। इसलिए पत्तन न्यास के लिए जलयानों पर इस अतिरिक्त शुल्क की छूट देना कठिन नहीं होगा।

3. सी एच पी टी ने इस आवेदन के उत्तर में निम्नलिखित प्रस्तुतिकरण किया है :-

(I) पहले, जलयानों पर कोई क्रेन नहीं होती थी। वे कार्गो की हैंडलिंग के लिए तटीय सुविधाएं चाहते थे। पत्तन न्यास ने विश्व भार वाले कार्गो को हैंडल करने के लिए तट पर क्रेन लगाने में भारी निवेश किया था। इन भारी निवेशों की अनदेखी नहीं की जा सकती।

(II) आधुनिक जलयान चाहे डेरिक क्रेनों सहित रिपोर्ट करें और चाहें वे तटीय क्रेन सुविधा का उपयोग न करें, फिर भी भारी लिफ्ट प्रभार की छूट नहीं दी जा सकती क्योंकि पत्तन न्यास द्वारा किए गए निवेशों को वसूल किया जाना है।

यहां यह स्वीकारना संगत होगा कि आज भी ऐसे बहुत से जलयान हैं जिन्हें इस तटीय क्रेन सुविधा की आवश्यकता होती है।

(III) फिर भी, अपनी क्रेने रखने वाले आधुनिक जलयानों के लाभ के लिए पत्तन न्यास ने पत्तन की क्रेन उपयोग न किए जाने पर भी भारी लिफ्ट प्रभार पर 50% रियायत की घोषणा की है। और यदि पत्तन की क्रेनें या तो उपलब्ध न हों अथवा वे खराब हों अथवा वे मरम्मत के लिए खड़ी हों, तो सभी जलयानों के लाभ के लिए कोई भारी लिफ्ट प्रभार नहीं लगाया जाता।

(IV) पत्तन ने कुछ वर्ष पूर्व दो नई 75 एम टी क्रेनें लगाई थी। परन्तु पुराने भारी लिफ्ट प्रभारों में वृद्धि नहीं की गई।

(V) ट्रैफिक में हाल की प्रवृत्तियों को ध्यान में रखते हुए पत्तन न्यास ने लगभग 44 करोड़ रु० के निवेश से एक 200 एम टी क्रेन लगाने की योजना बनाई है। परन्तु साथ यह भी मानना होगा कि व्यापार, उपलब्ध भारी लिफ्ट सुविधाओं का पर्याप्त उपयोग नहीं कर रहा है। पत्तन न्यास को किए गए निवेश को वसूल करने का तरीका खोजना है। अन्यथा अनिश्चितता के कारण इसे तटीय सुविधाओं को उपलब्ध कराना बंद करना पड़ सकता है। इसके परिणामस्वरूप परिहार्य भ्रान्ति और कठिनाइयां हो सकती हैं।

(VI) पत्तन न्यास 'भारी बजन' को 'सामान्य बजन' से अलग करने के लिए 20 टन को निर्धारित सीमा के रूप में निर्दिष्ट करने का इच्छुक रहा है। वस्तुतः व्यापार द्वारा बार-बार अभ्यावेदन किए जाने को ध्यान में रखते हुए न्यासी बोर्ड ने 20 टन तक भारी लिफ्ट प्रभारों की छूट देने के एक प्रस्ताव का अनुमोदन किया था। परन्तु सरकार ने निर्धारित सीमा 20 टन से कम करके 13 टन कर दिया था।

(VII) ग्रेनाइट निर्यात के साथ तुलना करना वैध नहीं है। ग्रेनाइट के निर्यात के साथ सम्बद्ध विशेष विचार को ध्यान में रखते हुए सरकार ने ग्रेनाइट को भारी लिफ्ट प्रभार से पूरी छूट देने का आदेश दिया था।

(VIII) भारी लिफ्ट प्रभारों की छूट देने के प्रयोजनार्थ पत्तन न्यास के लिए प्रयोक्ताओं के बीच भेदभाव करना कठिन होगा। यदि आवेदक अलग दर का दावा करना चाहते हैं तो उन्हें इसका मेल ट्रैफिक वचनबद्धता के साथ करनी चाहिए। उन्हें वरीयता प्राप्त अथवा कम दरों का दावा करने के लिए ट्रैफिक में पर्याप्त वृद्धि करनी ही होगी।
यह रोचक बात है कि सरकार द्वारा उक्त रियायती आदेश देने के पश्चात् ग्रेनाइट ट्रैफिक में 50% वृद्धि हो चुकी है।

4. 26 मई, 98 को जब सी एच पी टी में मामले की संयुक्त रूप से सुनवाई की गई तो दोनों पक्षों द्वारा उपर्युक्त तर्क प्रस्तुत किए गए। तब यह सहमति हुई थी कि इस मामले में स्वीकार्य व्यवस्थाओं के लिए आगे बार्ताएं जारी रखी जा सकती हैं। तदनुसार निम्नलिखित कार्यवाही किए जाने की सहमति हुई :-

- (I) आवेदक 5 जून, 98 तक ट्रैफिक अनुमानों/वचनबद्धताओं आदि के बारे में लिखित प्रस्तुतिकरण देगा।
- (II) पत्तन न्यास संशोधित व्यवस्थाएं तैयार करेगा, इन्हें अपने बोर्ड के समक्ष विचारार्थ रखेगा और 1 जुलाई, 98 तक प्राधिकरण को संशोधित उत्तर देगा।
- (III) तत्पश्चात् मामले को अन्तिम सुनवाई के लिए उठाया जाएगा।

5. आवेदक ने 1 जून, 98 को लिखित प्रस्तुति की परन्तु ट्रैफिक के लिए कोई वचनबद्धता अथवा उचित अनुसान भी नहीं दिया गया था। आवेदक ने प्रतिवर्ष लगभग 50,000-75,000 टन हैंडिलिंग के नियमित कार्य निष्पादन को दोहराया था। उल्लेखनीय है कि उन्होंने कोई दृढ़ वचनबद्धता में असमर्थता व्यक्त की है। उनका

वक्तव्य निम्नप्रकार है :-

'यद्यपि हमारे प्रमुखों को यह पुष्टि करते हुए अत्यंत हर्ष है कि वे इस क्षेत्र के लिए मात्रा में वृद्धि करने का भरसक प्रयास करेंगे क्योंकि विश्व स्तर पर आप देख सकते हैं कि इंडोनेशिया, दक्षिण पूर्व एशिया, थाइलैंड आदि विभिन्न देशों के आर्थिक संकट के कारण कार्गो की मात्रा में भी कमी हुई है जिसके कारण कार्गो की मात्रा संभवतः कम हो जाएगी।

तथापि रिकमर्स लाइनी, यूरोप से चेन्नई तक दीर्घकालीन आधार पर विभागित नियमित लाइनर सेवा जारी रखने का वचन देता है और उन्हें कार्गो की दुलाई की उम्मीद हैसोत्साह ।'

6. सी एच पी टी ने यह उचित ही कहा है कि आवेदक ने संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार अतिरिक्त ट्रैफिक का कोई दृढ़वर्धनबद्धता प्रस्तुत नहीं की है, आवेदक ने विभिन्न स्तर की वरों पर पत्तन में लाए जाने वाले ट्रैफिक के समस्त टनभार के आधार पर रियायती दर नियत करने के लिए पत्तन न्यास को अनुरोध मात्र किया है।

7. ऊपर दी गई सूचना के विश्लेषण से मालूम होता है कि भारी लिफ्ट प्रभारों को लगाने के प्रयोजनार्थ प्रयोक्ताओं के बीच किसी वैध कारण के बगैर भेदभाव करना कठिन होगा। संयुक्त सुनवाई में यह सहमति हुई थी कि यदि आवेदक की ओर से ट्रैफिक की वृद्धि करने के लिए कोई दृढ़ वचनबद्धता दी जाए तो पत्तन न्यास प्रस्ताव पर विचार कर सकता है। जैसा कि उक्त पैरा (5) में कहा गया है, आवेदक इस संबंध में अपने आश्वासन से मुकर गया है। ऐसा होने से आवेदक के लिए कोई विशेष वर निर्धारित करने का कोई आधार नहीं हो सकता।

8. यह मामला, आवेदक द्वारा स्वयं को नियमित और बड़ा प्रयोक्ता बताने के संबंध में प्रभारों को कम करने के लिए एक आवेदन के आधार पर उठा है। यह पत्तन में लाए गए सकल टनभार के संबंध में 'स्लैब वर' की संकल्पना शुरू करने के लिए किसी मामले के रूप में नहीं उठा है। ऐसे प्रस्ताव पर व्यापक परामर्श और विभिन्न कार्यालयों आवश्यक होंगी।

9. अंततः और ऊपर विए गए कारणों से निम्नलिखित निर्णय लिए जाते हैं:-

9.1 भारी लिफ्ट-प्रभार में छूट या कमी के बारे में आवेदक के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

9.2 ऊपर पैरा { 3(VI) } में वर्णित तथ्यों के संदर्भ में और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि सी एच पी टी ने पहले स्वयं 20 टन तक के भार वाले पैकेजों के लिए भारी लिफ्ट-प्रभार से छूट देने का प्रस्ताव स्वयं किया था, भारी लिफ्ट प्रभार लगाने के लिए निर्धारित सीमा को 13 टन से बढ़ाकर 20 टन कर दिया जाएगा ।

9.3 सी एच पी टी के इस कथन की पृष्ठभूमि में व्यापार, उपलब्ध भारी लिफ्ट सुविधाओं का उपयोग भरपूर रूप में नहीं करता रहा है, पत्तन न्यास द्वारा फ्रेनों की खरीद पर किया गया भारी निवेश (और अवैक्षित) चिन्ता का कारण बनेगा । अतः यह उचित होगा कि इन मुद्दों की जांच कराई जाए ताकि जब तट पर लगी फ्रेन-सुविधाओं का उपयोग न किया जाए तो रियायती प्रशुल्क लगाने के विषय पर प्राधिकरण एक युक्तिसंगत रूख अपना सके ।

एस० सत्यम्, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/98-(असा०)]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

New Delhi, the 23rd, November, 1998

No.MF/CHPT/55/97-TAMP.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby passes an order about additional charges (Derrick Charges) imposed on packages over 20 tonnes by the Chennai Port Trust, as in the Schedule appended hereto.

Schedule

The United Liner Agencies of India (Pvt.) Limited	<i>V/s.</i> Applicant
The Chennai Port Trust (CHPT)	 Non-Applicant
ORDER		

(Passed on this 27th day of October, 1998)

This case relates to a representation made by M/s. United Liner Agencies of India (Pvt.) Limited, about heavy lift charges levied by the CHPT. The Applicant's request is that there shall be no heavy lift charge on packages weighing up to 20 tonnes; even beyond 20 tonnes, there shall be no charge if the port's crane is not used; and, if, for any reason, there is at all to be charge, it shall be a nominal charge of 10-30% (and not 50%) of the notified heavy lift charge.

2. The Applicant has advanced the following points of the contention:

- (i) Packages weighing upto 13 tonnes are exempted from the heavy lift charge. There is no logic to this cut off point. Containers which weigh 20 or 40 tonnes are not classified as 'heavy lifts'. There is, therefore, no reason why other packages weighing (at least) upto 20 tonnes shall be treated differently.

(ii). The CHPT's (floating) heavy lift crane is quite often out of order or is down for maintenance. Even when it is in operation, because of the heavy demand, it is not easily available. If ships have to wait for the port's heavy lift cranes, then, their loading/unloading operations will be substantially delayed.

(iii). The Applicant has, therefore, been hiring vessels with gears over 20 tonnes for smooth operation at ports especially the Chennai Port. Vessels with heavy lift gears carry a very high charter hire rate. This unnecessarily pushes up the operational costs of the Applicant.

(iv). Even when cargo is handled with the vessel's derricks, 50% of the notified crane charges (for the corresponding weight) is applied on a 'concessional' basis. This can hardly be called a concessional charge because, even a 50% rate works out to a hefty sum. Internationally, no (such) charges are levied if ships' own derricks are used. Even within India, in some other major ports (e.g., Mumbai Port), the concessional rate is as low as 10% of the notified rate for use of the heavy lift crane; and, there is no heavy lift charge at all at the Visakhapatnam Port when port cranes are not used.

(v). The Applicant has a Berth Reservation Scheme with the CHPT. The regularity of vessel arrival is once in 30 days. The Applicant has been using the CHPT since 1995 registering a tonnage of approximately 1,00,000 per annum. In other words, the Applicant is a regular and a major user of the port who shall be entitled to better treatment as a commercially important user.

It will be relevant here to point out that, being a 'conference member', the Applicant is compelled to carry Government cargo. The Applicant's vessels cannot, therefore, be compared with 'others' who may be sporadic users of the port.

It must be recognised here that, to maintain the regular monthly schedule, quick turn around will be essential. In such operations, it becomes difficult to absorb delays and, in view of the high charter rates, delays inflate costs enormously.

- (vi). If the heavy lift charge is waived, there will be an incentive for the Applicant to go in for a more frequent service. If this happens, the increased traffic will get more revenue to the CHPT. And, incidentally, because of the reduction in operational cost, import/export will become more competitive.
- (vii). The CHPT does have a practice of waiving heavy lift charge altogether for export of granite. There is no reason why this facility cannot be extended to the cargoes handled by the Applicant.
- (viii). The heavy lift charge was possibly introduced when ships were not equipped to handle heavy lifts. Ships now have completely modernised their facilities including the heavy lift derricks. That being so, there will be no justification for a heavy lift charge (even if concessional) when the port's crane is not used at all.
- (ix). Interestingly, the CHPT collects extra craneage from the consignee also! In other words, there is a double levy for the same service. It shall not, therefore, be difficult for the port trust to waive this levy on the vessels.

3. The CHPT has made the following submissions in response to this application:

- (i). Previously, the vessels carried no cranes. They wanted shore facilities for handling cargo. The port trust had invested heavily in the installation of shore-based cranes to handle cargoes of different weights. The fact of these heavy investments cannot be ignored.

(ii). Even if modern vessels report with derrick cranes, and even if they do not use the shore crane facility, the heavy lift charge cannot be waived because the investments made by the port trust have to be recovered.

It will be relevant here to recognise that, even today, there are many vessels which do require this shore crane facility.

(iii). Nevertheless, for the benefit of modern vessels having their own cranes, the port trust has announced a 50% concession on heavy lift charge when port cranes are not used.

And, for the benefit of all vessels, no heavy lift charge is levied if the port's cranes are either not available or if they are out-of-order or if they are down for maintenance.

(iv). The port had introduced few years ago two new 75 MT cranes. But, the old heavy lift charges were not revised upwards.

(v). Bearing in mind the recent trends in traffic, the port trust has planned to introduce a 200 MT crane with an investment of about Rs.44 crores. But, at the same time, it has to be recognised that the trade has not adequately been using the heavy lift facilities available. The port trust has to find a way of realising the investment made. Otherwise, because of the uncertainty, it may have to stop providing shore facilities. Such a development will result in avoidable confusion and hardships.

(vi). The port trust has been willing to specify 20 tonnes as the cut off point for distinguishing 'heavy lifts' from 'ordinary lifts'. In fact, bearing in mind the repeated representations from the trade, the Board of Trustees had approved a proposal to exempt heavy lift charges up to 20 tonnes; but, the Government reduced the cut off point from 20 tonnes to 13 tonnes.

(vii). The comparison with granite exports is not valid. In view of special consideration attached to export of granites, the Government had passed an order exempting granites from the heavy lift charge altogether.

(viii). It will be difficult for the port trust to discriminate between one user and another for the purpose of waiving heavy lift charge. If the Applicant wishes to claim a differential rate, then, they must match it with a traffic commitment. They must increase the traffic substantially to claim preferential or lower rates.

Interestingly, the granite traffic has increased by 50% after the said concession was ordered by the Government.

4. The above said arguments were advanced by both the sides when the case was taken up for a joint hearing at the CHPT on 26 May 98. It was then agreed that the case could be kept open for further negotiations towards acceptable arrangements. Accordingly, the following course of action was agreed upon:

(i). The Applicant would give written submissions about traffic projections/commitments, etc., by 5 June 98.

(ii). The port trust would work out revised arrangements, place it for consideration before their Board, and give a revised response to the Authority by 1 July 98.

(iii). Thereafter, the case would be taken up for final hearing.

5. The Applicant did give a written submission on 1 June 98 but without giving any traffic commitment or, even proper projections. The Applicant have merely reiterated their regular performance of handling around 50,000 – 75,000 tonnes per annum. Significantly, they have referred to their inability to give any firm commitment. Their statement reads as follows:

“Whilst our Principals are most happy to confirm that they will put their best efforts to increase the quantity for this area as you can see globally, the erosion of cargo quantity due to the economic crunch in various countries like Indonesia, South East Asia, Thailand, etc., with which the cargo volumes naturally will be reducing.

However, Rickmers Linie commits to continue the advertised regular liner service on a long term basis from Europe to Chennai and hopeful of carrying cargo ... with better zeal.”

6. The CHPT has rightly observed that the Applicant has not furnished any firm commitment of additional traffic as agreed to at the joint hearing; the Applicant has simply requested the port trust to fix a concessional rate on the basis of total tonnage of traffic that are brought to the port at different slab rates.

7. An analysis of the information given above indicates that it will be difficult to discriminate between one user and another for the purpose of levy of heavy lift charge in the absence of a valid reason so to do. It was agreed at the joint hearing that the port trust could consider the proposition if there was a firm commitment about increased flow of traffic from the side of the Applicant. As has been pointed out in para (5) above, the Applicant have reneged from their assurance in this regard. That being so, there can be no ground for prescribing a special rate for the Applicant.

8. The case has progressed on the basis of an application to reduce the charges with reference to the Applicant's standing as a regular and a major user. It has not progressed as a case for introducing a concept of slab rates

with reference to total tonnage of traffic brought to the port. Such a proposition will need wider consultation and different processing. It cannot flow out of this case of the Applicant.

9. In the result, and for the reasons given above, the following decisions are taken:

9.1. The Applicant's request for a waiver of or a reduction in the heavy lift charges is disallowed.

9.2. With reference to the facts stated in para [3(vi)] above, and bearing in mind the fact that the CHPT itself had earlier proposed to exempt from heavy lift charge packages weighing up to 20 tonnes, the cut off point for levy of heavy lift charge shall be increased from 13 tonnes to 20 tonnes. In other words, packages weighing up to 20 tonnes shall be exempt from the heavy lift charge.

9.3. In the backdrop of the CHPT's statement that the trade has not adequately been using the heavy lift facilities available, the heavy investments made (and, contemplated) by the port trust on acquisition of cranes will be a cause for concern. It will, therefore, be advisable to get these issues further examined to enable the Authority to develop a rational approach to the subject of levy of concessional tariff when shore-based crane facilities are not used.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/143/98-Exty]